Deutscher Bundestag **Drucksache 18/12796**

18. Wahlperiode 21.06.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Bärbel Höhn, Annalena Baerbock, Oliver Krischer, Dr. Julia Verlinden, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Harald Ebner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Lisa Paus, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Jetzt mit wirksamem Klimaschutz die ökologische Modernisierung angehen und die Klimaschutzlücke schließen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die CO_2-Emissionen in Deutschland waren 2016 ebenso hoch wie 2009. Seit zwei Legislaturperioden gibt es keine Fortschritte im Klimaschutz – während es an guten Ratschlägen nicht mangelt. Zuletzt auf dem Petersberger Klimadialog, als Kanzlerin Angela Merkel den Vertretern von Saudi-Arabien riet, dem Klima zuliebe in saubere Energietechnologien zu investieren. Und als Reaktion auf den Ausstieg der USA aus dem Pariser Abkommen rief Kanzlerin Merkel zum gemeinsamen Handeln für den Schutz unserer Mutter Erde auf. Doch den warmen Worten folgen zu Hause keine Taten.

Die aktuellen Emissionszahlen zeigen das absehbare Verfehlen des nationalen Klimaschutzziels für 2020. Zusätzlich offenbaren sie das Versagen der Bundesregierung, die Wirtschaft zu modernisieren und auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu halten. Im Pariser Klimaschutzabkommen haben sich die Staaten der Erde Ende 2015 dazu verpflichtet, die Klimakrise zu begrenzen. Die in Deutschland begonnene Energiewende und der weltweite Siegeszug der Erneuerbaren hat sie dazu ermutigt und bestärkt. Nur mit wirksamen Klimaschutzmaßnahmen wird Deutschland bei dieser sich international abzeichnenden Entwicklung Schritt halten können. Das Erreichen der nationalen Klimaschutzziele für 2020 ist also weit mehr als ein symbolischer Akt. Es ist eine wichtige Etappe auf dem Weg der ökologischen Modernisierung.

Um von aktuell minus 25 Prozent im Vergleich zu 1990 auf minus 40 Prozent im Jahr 2020 zu kommen, muss der Treibhausgasausstoß um mehr als 150 Millionen Tonnen CO_2 gesenkt werden. Das Klimaschutzziel für 2020 ist bei engagiertem Handeln also noch zu erreichen. Dies kann mit einem Notfallprogramm für den nationalen Klimaschutz gelingen, welches den deutschen CO_2-Ausstoß auf 750 Millionen Tonnen reduziert. Dies ist mit verstärktem Engagement in allen Bereichen – von der Energiewirtschaft über Industrie, Gebäude, Landwirtschaft bis zum Verkehr – möglich. Die Bundesregierung muss sich entscheiden, ob sie an

der Seite der USA stehen will, die die klimapolitische Rolle rückwärts jüngst vollzogen haben, um die Technologien von Gestern weiter am Leben zu halten, oder ob sie an der Seite derer steht, die ihre Klimaschutzambitionen deutlich erhöhen und die Chancen neuer Technologien für eine moderne Wirtschaft und Gesellschaft nutzen.

Die bislang in dieser Legislaturperiode von der Bundesregierung vorgelegten Klimaschutzinitiativen haben sich als wirkungslos erwiesen. Trotz Aktionsplänen und Programmen sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland im Jahr 2016 wieder angestiegen. Darüber hinaus wurde die Chance verpasst, wichtige Wirtschaftsbereiche auf den Weg der ökologischen Modernisierung zu bringen: Am sichtbarsten wird dies an den verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen, die heute sogar über dem Niveau von 1990 liegen. Insbesondere der auf fossilen Verbrennungsmotoren basierende Pkw- und Lkw-Verkehr hat in diesem Zeitraum erheblich zugenommen. Effizienzgewinne wurden durch höhere Leistung und größere Fahrzeuge immer wieder aufgezehrt. Auch die volkswirtschaftlichen Schäden durch Staus steigen Jahr für Jahr an. In Innenstädten ist die Luftqualität zum Teil so schlecht, dass Städte und Kommunen durch Gerichtsurteile gezwungen werden, Fahrbeschränkungen zu erlassen, um Schäden für Mensch und Umwelt abzumildern. Die in allen Sonntagsreden gepriesene Verlagerung von mehr Verkehr auf die klimafreundliche Schiene findet nicht statt, weil die Bundesregierung seit Jahren falsche verkehrspolitische Prioritäten setzt.

Was für den Verkehrsbereich gilt, gilt auch für andere Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft. Wichtige Industriesektoren lässt die Bundesregierung beim Klimaschutz außen vor, obwohl es auch hier klimaschonende Alternativen gibt. Auch die Energiewirtschaft darf weiter klimaschädliche Braunkohle verstromen, obwohl dies das Klima mit CO_2 sowie nachfolgende Generationen mit Schäden und erheblichen Folgekosten belastet. Auch fördert die Bundesregierung weiter fossile klimaschädliche Heizungen, obwohl diese unsere Abhängigkeit von Rohstoffimporten weiter zementieren und bei steigenden Energiekosten zudem zur gefährlichen Kostenfalle für Mieter*innen und Eigentümer*innen werden können.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ein Klimaschutzgesetz auf den Weg zu bringen, welches einen klaren und alle Sektoren einbeziehenden Reduktionsplan bis zum Jahr 2050 festschreibt;
- dass sie ihre Gesetzentwürfe, die die Sektoren Energiewirtschaft, Bauen und Wohnen, Mobilität, Industrie und Wirtschaft, Landwirtschaft sowie Landnutzung und Forstwirtschaft betreffen, auf zu erwartende Treibhausgasemissionen hin prüft sowie die quantifizierten Emissionen auf ihre Vereinbarkeit mit den deutschen Klimazielen darstellt.

Zusätzlich soll die Bundesregierung bis 2020 im Einzelnen

1. die Energiewirtschaft bei der Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen und der Weiterführung der Energiewende unterstützen, indem sie
   - die 20 schmutzigsten Kohlekraftwerke unverzüglich vom Netz nimmt und im Dialog mit allen Beteiligten ein Konzept für einen vollständigen Kohleausstieg erarbeitet, mit dem der CO_2-Ausstoß der verbleibenden Kohlekraftwerke analog zu den Klimazielen gedeckelt und im Einklang

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

mit dem Ziel der vollständigen Umstellung auf 100 % erneuerbare Energien im Strombereich bis 2030 gestaltet wird;

- die Begrenzung des Ausbaus von Ökostrom streicht und die Ausschreibungsmengen und Ausbauziele so anhebt, dass die Stromversorgung bis 2030 zu 100 % aus erneuerbaren Energien erreicht wird;
- durch die Rücknahme der EEG-Umlage auf den Eigenverbrauch, der sogenannten „Sonnensteuer“, den Solarenergieausbau wieder deutlich erhöht;
- durch die Ausschöpfung der De-minimis-Regelung Bürgerinnen und Bürger weiterhin an der Energiewende teilhaben lässt;
- die Reformvorschläge zum europäischen Emissionshandels (ETS) im Trilog nicht weiter abschwächt, sondern sich für eine Stärkung des ETS einsetzt und zudem gemeinsam mit anderen europäischen Staaten einen nationalen CO_2-Mindestpreis einführt;
- Vorschläge für alle Sektoren außerhalb des ETS für eine CO_2-Bepreisung vorlegt, um damit die Folgeschäden der fossilen Energienutzung stärker im Preis abzubilden, um die Verursacher der Klimakrise wenigstens anteilig an den von ihnen verursachten Kosten zu beteiligen sowie Anreize zu setzen, in klimafreundliche Alternativen zu investieren;

2. den Verkehrssektor bei der ökologischen Modernisierung unterstützen, indem sie
   - den Bundesverkehrswegeplan 2030 zu einem Bundesnetzplan weiterentwickelt und dahingehend ausrichtet, dass Infrastrukturprojekte zur Minderung der Treibhausgasemissionen beitragen und die im Abkommen von Paris vereinbarten Ziele erreicht werden können;
   - gezielt den Bahnverkehr stärkt, zügig die infrastrukturellen Voraussetzung für den „Deutschland-Takt“ schafft und für den Gütertransport auf der Schiene 740-Meter-Netz und kombinierten Verkehr ausbaut;
   - einen deutschlandweiten MobilPass einführt, mit dem Fahrgäste alle Verkehrsangebote des öffentlichen Verkehrs nutzen und bequem von A nach B kommen können, und mit einem Zukunftsprogramm Nahverkehr in Höhe von 1 Mrd. Euro jährlich Modernisierung und Erhaltung der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellt;
   - die Vorgabe macht, dass ab 2030 ausschließlich Autos mit abgasfreiem Antrieb neu zugelassen werden;
   - den Radverkehr ausbaut, die Verkehrssicherheit auf Radwegen für alle Radfahrerinnen und Radfahrer erhöht, ausreichend Mittel für Radschnellwege und sichere Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen bereitstellt und die Straßenverkehrsregeln fahrradfreundlicher ausgestaltet;
   - eine CO_2-abhängige Besteuerung von Dienstwagen einführt, die den Absatz verbrauchsarmer Fahrzeuge anstelle von klimaschädlichen Spritschluckern fördert;
   - die Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und auf das gesamte Netz der Bundes- und Landesstraßen ausdehnt;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- die Elektromobilität über den ökologischen Umbau der Kfz-Steuer, die Einführung eines Bonus-Malus-Systems und die Förderung von Kommunen, die für ÖPNV und innerstädtischen Logistikverkehr vermehrt E-Busse, Elektrotransporter und E-Lastenräder einsetzen, unterstützt;
- alle Subventionen für klimaschädliche Kraftstoffe im Verkehrssektor auf den Prüfstand stellt, ein Szenario für ihren schrittweisen Abbau vorlegt und sich auf europäischer Ebene für die Besteuerung von Kraftstoffen nach dem CO_2-Gehalt einsetzt;

3. den Gebäudesektor bei der ökologische Modernisierung unterstützen, indem sie
   - ein Maßnahmenpaket „Faire Wärme“ auflegt, welches insgesamt sieben Milliarden Euro jährlich für erneuerbare Wärme und Energieeinsparung bereitstellt, um gerade Geringverdienende beim Klimaschutz zu unterstützen und langfristig von Energiekosten zu entlasten;
   - ein Förderprogramm zur energetischen Sanierung kommunaler Liegenschaften in Höhe von jährlich mindestens 100 Millionen Euro auflegt, damit die Kommunen mit gutem Beispiel vorangehen können;
   - das EEWärmeG auf den Bestand ausweitet, das Marktanreizprogramm aufstockt und die steuerliche Modernisierung von energetischen Modernisierungen endlich ermöglicht;
   - die Modernisierung alter Heizungen, insbesondere den Ersatz von ineffizienten Nachtspeicherheizungen, vorantreibt, damit das Heizen nicht absehbar zur Kostenfalle wird;

4. die Industrie bei der ökologischen Modernisierung unterstützen, indem sie
   - eine „Effizienzoffensive Industrie“ startet, die neben der Schaffung finanzieller Anreize zur Ausweitung von Energiemanagement-Systemen, zur Optimierung des Anlagenbetriebs und zum Einsatz bester verfügbarer Technologien auch Energiesteuerausnahmen abbaut;

5. auch Haushalte, Gewerbe und Handel unterstützen, um die ökologische Modernisierung voranzutreiben, indem sie
   - ein umfassendes Energiespargesetz mit verbindlichen Zielen für die einzelnen Sektoren vorlegt;
   - zur Umsetzung von Artikel 7 der EU-Effizienz-Richtlinie das Instrument der wettbewerblichen Ausschreibungen attraktiver macht;

6. die Landwirtschaft bei der ökologische Modernisierung unterstützen, indem sie
   - die ökologische Forst- und Landwirtschaft ausweitet, insbesondere Dauergrünland erhält und Moorschutz-Maßnahmen ausweitet, damit wertvolle Kohlenstoffspeicher erhalten und ausgebaut werden;
   - tiergerechte Stallbauvorhaben und Haltungsbedingungen fördert und damit Schritt für Schritt die Massentierhaltung beendet;
   - die Düngeverordnung im Sinne des Klima-, Natur- und Wasserschutzes verbessert, damit zuallererst die massiven Stickstoffüberschüsse gesenkt werden;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

7. den Finanzsektor bei der Finanzwende unterstützen, indem sie

   - Nachhaltigkeit neben Liquidität, Stabilität und Rendite als gleichberechtigtes Anlagekriterium in die Kapitalanlagepolitik des Bundes einführt;
   - für die staatlich geförderte Altersvorsorge verbindliche Nachhaltigkeitskriterien festlegt;
   - die Finanzierung internationaler Kohleprojekte durch die staatseigene KfW-Bank und ihre Töchter sowie Exportkreditgarantien in diesem Bereich formal beendet;
   - umwelt- und klimaschädliche Subventionen konsequent abbaut.

Berlin, den 20. Juni 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Die deutschen Treibhausgasemissionen sind seit den Meseberger Beschlüssen der Großen Koalition 2007, welche auch das 40-Prozent-Ziel beinhalteten, von 999 Millionen Tonnen 2006 auf 906 Millionen Tonnen 2016 (Daten des Umweltbundesamtes) gefallen. Dabei ist der Effekt der Weltwirtschaftskrise nicht herausgerechnet, als die deutschen Emissionen zwischen 2008 und 2009 um rund 65 Millionen Tonnen fielen. Dies entspricht einer jährlichen Senkung unter der Kanzlerschaft Angela Merkels von 9,5 Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr. Für die verbleibenden drei Jahre müssen jährlich rund 50 Millionen Tonnen reduziert werden.

Eine Studie des Öko-Instituts hat aufgezeigt, dass der allgemeine Einspartrend von 2015 bis 2020 insgesamt bei nur 38 Millionen Tonnen CO_2 liegt; und die bisher im „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ beschlossenen Maßnahmen – deren Umsetzung teilweise noch immer ausstehen – ebenfalls lediglich weitere 38 Millionen Tonnen CO_2-Einsparung gesichert erbringen. Zusätzliche und kurzfristig greifende Maßnahmen sind also unumgänglich.

Die Energiewirtschaft trägt den größten Anteil an den Treibhausgasemissionen der Bundesrepublik, weil die Nutzung von Braun- und Steinkohle noch immer eine dominante Rolle einnimmt. Die 20 dreckigsten Kohlekraftwerksblöcke emittieren jährlich rund 90 Millionen Tonnen CO_2, weshalb ihre Abschaltung eine notwendige Bedingung für die Erreichung des 2020-Klimaziels ist. Allerdings muss dies in ein Kohleausstiegskonzept eingebunden werden.

Die Einführung eines CO_2-Mindestpreises, wie beispielsweise in Großbritannien in Form einer Steuer auf CO_2-Zertifikate, wird seit Jahren von vielen Expert*innen und Wirtschaftsvertreter*innen gefordert. Eine gemeinsame europäische Einführung ist derzeit unwahrscheinlich, sodass Deutschland vorangehen muss. Nach Berechnungen des Öko-Instituts kann dies zu einer Reduktion der nationalen Emissionen von bis zu 18 Millionen Tonnen CO_2 führen. Darüber hinaus schafft er auch mehr Ehrlichkeit bei den Kosten der Stromversorgung, hilft weniger CO_2-intensiven, modernen Gaskraftwerken und schafft zusätzliche Einnahmen im Energie- und Klimafonds, welche für den Klimaschutz verausgabt werden können.

Im Verkehrssektor hinkt die Energiewende weit hinterher. Auch wenn es einige vielversprechende technologische und soziale Innovationen in den letzten Jahren gab, z.B. erste serienmäßige Elektroautos, die Verbreitung von Pedelecs oder neue Formen von Car-Sharing, ist der Weg noch lang. Ziel muss es sein, dass ab dem Jahr 2030 keine Autos mit fossilen Verbrennungsmotoren mehr vom Band rollen. Die Verkehrswende muss jetzt in Fahrt kommen, wenn Deutschland seine Klimaziele erreichen und Arbeitsplätze in der Automobilbranche sichern will. Die angeführten Maßnahmen können schon bis 2020 zu einer CO_2-Reduktion von schätzungsweise 9 Millionen Tonnen führen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Energiewende im Gebäudebereich wurde bisher sträflich vernachlässigt. Dabei schlummern in ihr – neben den Potenzialen fürs Energiesparen und erneuerbare Wärme – die größten Potenziale zur Senkung der Klimagasemissionen. Diese Potenziale zu erschließen, rechnet sich in vielen Fällen für Mieter*innen, Wohnungseigentümer*innen und erst recht für gewerbliche Unternehmen. Weder das 40-Prozent-Ziel noch die langfristig angestrebte Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2050 sind ohne eine umfassende Sanierung des Gebäudebestandes und die Umstellung auf erneuerbare Wärme erreichbar. Dazu müssen die Anforderungen in Energieeinsparverordnung und im EEWärmeG, unter Wahrung des Mieter*innenschutzes, klarer an den Klimaschutzzielen ausgerichtet werden bei zielgerichteter Ausweitung der Förderungen.

Die deutsche Industrie ist wettbewerbsstark und offen für Innovationen. Damit das auch weiterhin so bleibt, muss die zukünftige Regierung mit einer Effizienzoffensive die Klimaschutzanstrengungen weiter flankieren. Dazu müssen die Anreize für die Industrie erhöht werden, in Klimaschutz und Effizienzsteigerungen zu investieren. Die Strategie der Bundesregierung ist gescheitert, weil klassische Subventionen in Form von weitreichenden Industrieausnahmen bei Steuern, Abgaben und der EEG-Umlage zu Lasten von kleinen Unternehmen, dem Mittelstand und Haushalten gehen. Sie müssen daher schnell wieder auf die wenigen Wirtschaftsbereiche zurückgeführt werden, die durch die deutsche Regelung reale Nachteile im internationalen Wettbewerb haben.

Damit die Energiewende auf Grund steigender Verbräuche nicht unterlaufen wird, muss Energiesparen verbindlich gemacht und zielgenau gefördert werden. So können die bislang brachliegenden enormen Potenziale für den Klimaschutz erschlossen werden. Grundlage dafür muss ein ambitioniertes Energiespargesetz sein, mit dem die EU-Effizienzrichtlinie endlich in nationales Recht umgesetzt wird. Die Bundesregierung ist hier bereits Jahre in Verzug. Es bedarf außerdem eines neuen Effizienzmarktes, der sich dynamisch entwickelt. Das gelingt mit Beratungs- und Informationsangeboten sowie finanziellen Anreizen zur Anschaffung energiesparender Geräte und Technologien wie auch mittels wettbewerblicher Ausschreibungen, bei denen sich Energiedienstleister um die Durchführung von Energiesparmaßnahmen im Bereich Haushalte, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen bewerben können. Ergänzt werden müssen diese Impulse durch ordnungsrechtliche Vorgaben auf der Angebotsseite, etwa die Umsetzung des Top-Runner-Ansatzes auf europäischer Ebene.

Obwohl der Landwirtschaftssektor in Deutschland wesentlich zum Klimawandel beiträgt, wird er von Klimaverpflichtungen weitgehend ausgenommen. Die Landwirtschaft und die Änderung von Flächennutzungen sind zu einem erheblichen Teil am Klimaproblem mit Schuld – global und auch in Deutschland. Allein die Degradierung von Böden trägt zu rund vier Prozent der deutschen CO_2-Emissionen bei. Daher ist eine Veränderung des Wirtschafts- und Kulturguts Landwirtschaft hin zu mehr Nachhaltigkeit unumgänglich. Gerade dieser Sektor zerstört besonders deutlich seine eigene Existenzgrundlage. Der Ausbau der ökologischen Landwirtschaft, der Schutz von Mooren und deren Wiedervernässung sowie die Ausweitung von Grünland gehen dabei Hand in Hand mit Humusaufbau, Kohlenstoffbindung und Emissionsreduktionen. Auch der Umbau der Forste zu naturnahen Wäldern führt zu einer CO_2-Reduktion und erhöht zugleich den ökologischen und touristischen Wert der Wälder. Diese Win-win-Maßnahmen müssen jetzt angegangen werden, damit auch schon bis 2020 erste Reduktionen erzielt werden können.

Auf den Finanzmärkten sind derzeit Milliardenbeträge in Unternehmen investiert, deren Geschäftsmodell im Wesentlichen auf Ausbeutung und Nutzung fossiler Ressourcen beruht. Ein wichtiger Ansatz zur Lösung der Klimakrise liegt daher auch im Finanzsektor. Ein rechtzeitiges Umsteuern der Investitionen hat einen zweifachen Nutzen: Die fossilen Energieträger bleiben im Boden und Finanzkapital fließt in zukunftsträchtige Technologien, anstatt einem erheblichen Bewertungsrisiko ausgeliefert zu sein. Auch die öffentliche Kapitalanlage befeuert die globale Erwärmung. Die Bundesregierung investiert beispielsweise mit dem Versorgungsfonds für Bundesbeamte in die fossile Wirtschaft. Gleichzeitig fordert sie ethisches Verhalten von privaten Investoren. Das ist unglaubwürdig und brandgefährlich. Es ist daher an der Zeit, dass die Bundesregierung Verantwortung übernimmt, Schmutzkapital abzieht, nachhaltig anlegt und so die grüne Wende am Finanzmarkt einleitet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.